Е. СИМОНОВ

МОСТЫ
и
НАБЕРЕЖНЫЕ
СТОЛИЦЫ

МОСКОВСКИЙ РАБОЧИЙ
1938

ГЛАВА I

СТРОЙКА НАД РЕКОЙ

Старую Москву справедливо называли «большой деревней». Этот огромный, веками сложившийся город был застроен на редкость нелепо, без всякой планировки. Узкие, извилистые улицы были замощены, да и то не везде, булыжником. Берега реки оползали и обрушивались. Прибрежные улицы были сплошь застроены убогими, покосившимися хибарками, уныло тянулись однообразные заборы фабрик и дворов. Нередко проезд по набережной оказывался закрытым. Набережная до самой воды была загромождена складами, абмарами, занята частными владениями. Купцы и фабриканты застраивали берега каждый по своему желанию.

Сама река, не говоря уже об ее притоках, была захламлена до последней степени. Прилегающие фабрики и заводы спускали в реку отходы и нечистоты. Каменными стенками были одеты только берега реки в центре города — у стен Кремля и Китай-города. Мосты, построенные в XIX веке, уже не соответствовали потребностям города, но московская управа вела лишь бесконечные споры с ведомством путей сообщения о постройке новых мостов. Этим дело и ограничивалось.

Инженер городской управы И. Вернер писал в 1913 году: «Постройка и ремонт мостов в настоящее время представляются крайне необходимыми. Потребность в сообщении через реки увеличивается в связи с увеличением

территории города и ростом населения. Существующие же мосты расположены на значительном расстоянии друг от друга, по большей части стары и узки».

Но все планы московских инженеров оставались в области благих пожеланий. Хозяева города были заинтересованы в эксплоатации мостов до последней степени изношенности. А на текущем ремонте, при котором старые мосты лишь «подштопывались», наживались подрядчики и московские дельцы.

Частная собственность и погоня за прибылью стояли непреодолимым барьером при попытках благоустроить любую отрасль городского хозяйства.

Только большевикам и советской власти оказалось под силу осуществить реконструкцию старой Москвы.

Столица страны социализма перестраивается по единому, глубоко продуманному плану. Три года назад, в июле 1935 года, было опубликовано историческое постановление Совета народных комиссаров СССР и Центрального комитета ВКП(б) о генеральном плане реконструкции г. Москвы, подписанное товарищами Сталиным и Молотовым. Генеральный план выдвинул величественную программу превращения Москвы в красивейшую и культурнейшую столицу советского государства.

Ознакомившись с этим планом, немецкий антифашистский писатель Лион Фейхтвангер заявил: «Да, разумное начало, наложившее свою печать на всю жизнь Советского Союза, особенно ярко проявляется в величественном плане реконструкции Москвы».

Заботой о людях, о создании наилучших условий для их повседневной жизни и деятельности, проникнут великий сталинский план. Одна из наиболее грандиозных работ плана — это превращение Москва-реки в основную, красивейшую магистраль столицы.

На берегах этой реки возникла и выросла Москва с ее слободами и пригородами. Только советское правительство и партия большевиков положили начало переустройству старейшей водной артерии Московской Руси, приведению в образцовый порядок ее хозяйства, постройке новых плотин, набережных, мостов.

Городские проезжие мосты появились в Москве лишь во второй половине XVII века. До этого через реку пе-

рекидывались, так называемые, «живые» мосты: клались на воду ряды бревен, связанных между собой и, иногда, прикрепленных к сваям, забитым в дно. По таким «живым» мостам и сообщались между собой жители обоих берегов. На старинных гравюрах можно увидеть, неподалеку от Большого Каменного моста, Москворецкий мост, построенный таким образом. Перед паводком подобные сооружения разбирались, если их не успевала разметать высокая вода.

Первый капитальный мост через Москва-реку, Большой Каменный, был построен в 1687 году. Его строительство длилось в общей сложности сорок два года.

Мосты старой Москвы строились медленно и ремонтировались от случая к случаю. Большой Каменный мост, например, со временем настолько обветшал, что в начале XIX века паводки отрывали от него целые каменные глыбы. В семидесятых годах XIX века внезапным под'емом воды были разрушены Крымский и Краснохолмский мосты. В это же время при пожаре на Москворецком мосту выгорела вся его проезжая часть, и берега реки на большом протяжении оказались разобщенными. Сообщение между ними поддерживалось на лодках.

Металлические мосты появились в Москве меньше ста лет назад: первым был построен из металла в 1859 году тот же Большой Каменный мост. Двенадцать лет спустя— Москворецкий, а за ним мосты: Большой Краснохолмский (1872), Крымский (1873), Малый Каменный (1880), Большой Устьинский (1883), Чугунный (1889), Новоспасский (1912), Бородинский и Малый Краснохолмский (1912). За полвека, к 1912 году, было выстроено 10 мостов.

«Отцы города», заседавшие в городской управе, меньше всего заботились об удобствах трудового населения Москвы. Такие густо заселенные рабочими берега Москва-реки, как Симоновская (ныне Ленинская) слобода с Кожуховым и находящиеся на противоположном берегу Котлы и Дербеневка, не были соединены между собой мостом.

Многочисленные ходатайства и жалобы рабочих оставались без ответа; городские власти были откровенно довольны тем, что Москва-река раз'единяла рабочие районы. эти «очаги крамолы».

Даниловский мост на этом месте был построен только в советское время.

За рекой выросли новые кварталы жилых и общественных зданий: огромнейшая киностудия в Потылихе, здания новых учебных заведений — металлургических, текстильных, кожевенных, машиностроительных, педагогических; гигантские заводы, производящие разнообразные машины и товары. Все это возникло в некогда сонных переулках или на былых пустырях Замоскворечья.

Здесь же расположены любимые места отдыха москвичей: парки культуры, стадионы, новые театры, музеи.

Во много раз выросли потоки городского транспорта, устремляющиеся по широкому Садовому кольцу и по другим магистралям, соединяющим центр города с его заречными районами.

У старых мостов, пропускавших лишь один ряд трамваев, постоянно скапливались очереди трамвайных поездов. Но и после прокладки вторых путей и укрепления некоторых мостов они не могли принимать и быстро пропускать вереницы трамваев, автобусов, автомобилей. Малейшая заминка — и на мостах образовывались «пробки»: движение замирало, нормальная жизнь большого города нарушалась.

При возрастающем движении потоки транспорта, спускающегося с мостов, должны были неизбежно перекрещиваться с движением вдоль набережных. Создавались новые заторы.

Все старые мосты низко опускались над водой. В 1937 году, когда был открыт канал Москва—Волга, многопалубные комфортабельные теплоходы могли бы уже войти в столицу, если бы не низкие арки старых мостов. Под ними волжские суда не могли пройти.

Старые мосты были архитектурно бесцветными и технически устарелыми.

Новой Москве нужны были новые мосты: высокие и обширные проезды над рекой, технически передовые сооружения, соединяющие широкие магистрали столицы.

Партия и советское правительство вынесли решение: перестроить мостовое хозяйство столицы в соответствии с ее возросшими потребностями и на основе новой техники, которой вооружали строителей и проектировщи-



Старый Москворецкий мост.

ков советская промышленность, современная наука и техника.

В генеральном плане реконструкции столицы говорится: «Для улучшения связи между районами, расположенными по обеим сторонам Москва-реки, и для обеспечения возможности сквозного прохождения по Москва-реке больших волжских судов построить в течение десятилетия 11 новых мостов на высоте уровня Бородинского моста (до 8,6 м над уровнем воды при отметке 120) и 3 моста реконструировать путем под'ема на тот же уровень.

Из указанных мостов построить к началу 1938 г. взамен ныне существующих 4 новых моста через Москва-реку: 1) Большой Каменный, 2) Крымский, 3) Москворецкий и 4) Краснохолмский и три моста через водоотводный канал: 1) М. Каменный, 2) Чугунный и 3) М. Краснохолмский мосты. К этому же сроку поднять существующие на Москва-реке мосты: 1) Устьинский, 2) Новоспасский и 3) Мост МББ ж. д.».

На строительных площадках закипела работа...

История мостостроения не знает примера, когда бы в городе одновременно строилось 10 мостов, каждый из которых представлял собой крупнейшее сооружение.

В 1936 году началось строительство первой группы мостов: Крымского, Большого Каменного, Москворецкого, Устьинского (вначале предполагалось лишь поднять старый мост, но затем было решено построить новый) и Большого Краснохолмского.

Год спустя было приступлено к строительству трех мостов через водоотводный канал — Малого Каменного, Чугунного, Малого Краснохолмского. Началась реконструкция Новоспасского моста — предстояло поднять его на 2,7 метра и удлинить. Была начата стройка Малого Устьинского моста.

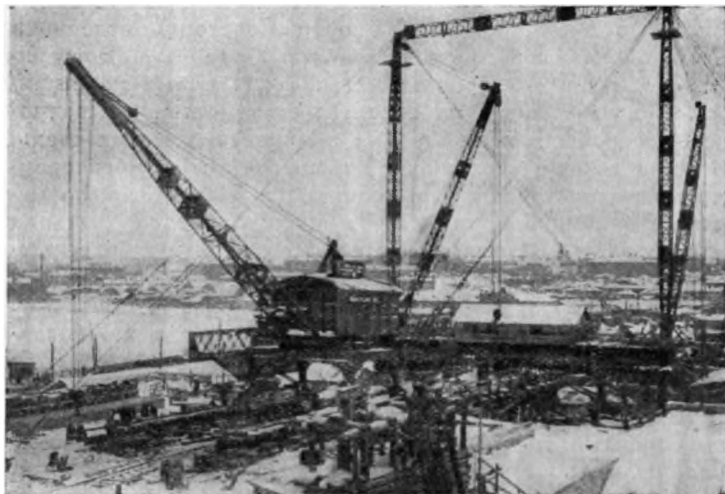
Каждый из новых мостов строился по своему оригинальному проекту. Советские инженеры, создавая проекты новых мостов, использовали последние достижения мостостроительной техники и смело разрешили ряд сложных технических задач. Виднейшие советские зодчие оформляли эти мощные технические конструкции. Новые мосты служат сейчас достойным украшением города.

По своим масштабам стройка над рекой входит в историю реконструкции Москвы наряду с такими величественными строительствами, как канал Москва—Волга и московский метрополитен.

На строительстве новых мостов было уложено 369 тысяч кубометров бетона и железобетона, что равняется об'ему работ Метростроя в 1934 году. Бетон использовался для самых различных работ: массивные бетонные опоры; железобетон в конструкциях Новоспасского, Краснохолмского и Каменного мостов; бетон в эстакадах, железобетонные своды Москворецкого моста.

Чтобы выработать такое количество бетона, был оборудован специальный бетонный завод; все работы по доставке и укладке бетона были максимально механизированы.

Многие москвичи, проходя мимо строившихся мостов, не раз наблюдали, как мощные краны, захватив своими «стрелами» тысячепудовые стальные конструкции, проносили их по воздуху и укладывали на места сборки.



Строительство Крымского моста.

В практике мирового мостостроения неизвестна ни одна стройка, в таком изобилии оснащенная кранами. На сборке одного Крымского моста работало 11 кранов — электрических и паровых. Всего на монтаже мостов работало 19 кранов.

По реке курсировали специально построенные баржи, доставлявшие огромные конструкции. В ночные часы, через спящий город, специальные трамвайные тележки — «трайлеры» подвозили к мостам детали, весом в 30—40 тонн каждая.

На все московские мосты, построенные до 1937 года, пошло 8 тысяч тонн металла. А на строительство одного лишь нового Крымского моста потребовалось до 10 тысяч тонн металла. В три с половиной раза больше весят металлические конструкции всех новых мостов, по сравнению со старыми.

Четырнадцать крупнейших металлургических заводов страны прокатали для мостов 28 тысяч тонн металла. Впервые была применена высококачественная, особо проч-

ная сталь марки «ДС» («Дворец Советов»), освоенная советской тяжелой промышленностью. Эта сталь составила половину всего проката металла для новых конструкций. Семь лет назад на строительстве мостов у Днепрогэса также была использована высококачественная сталь, но тогда ее еще ввозили из Европы. А новые москворецкие мосты построены уже целиком из отечественного металла. Применение стали «ДС» снизило расход металла на одну треть, облегчило вес арочных конструкций и удешевило их стоимость.

Энергия обузданного Днепра приводит в движение станы великолепных заводов Запорожья, где изготовлялись слябы (заготовки) стали «ДС». Из этих слябов в цехах металлургических заводов прокатывались стальные листы для цепей и арок москворецких мостов. Искуснейшие прокатчики, работающие на заводе имени Ворошилова, дали конструкции новых, впервые примененных, размеров. Мостовой завод имени Молотова был специально расширен и реконструирован для изготовления огромных частей новых мостов.

Высокого класса точности добились машиностроители Новокраматорского завода имени Сталина.

При больших размерах и огромном весе все части Крымского моста должны были отличаться исключительной точностью. Каждая деталь висячего моста несет ответственную загрузку, и от нее зависит прочность всего сооружения.

В три месяца новокраматорцы выполнили сложнейший заказ.

Огромные стальные колонны (пилоны), высотой с шестиэтажный дом, были изготовлены с точностью до 1,5 миллиметра. Многопудовые шарниры, которыми скреплялись звенья могучих цепей, имели допуск не больше полумиллиметра.

На сборку мостов прибыли в столицу опытнейшие верхолазы и монтажники; заводы Украины и Урала прислали лучших своих сборщиков и клепальщиков. И посланцы советской металлургии оправдали оказанное им доверие, закончив монтаж всех мостов за 6 месяцев. Грандиозный Крымский мост, весом в 10 тысяч тонн, был смонтирован меньше чем в два месяца.

На строительстве всех мостов шли непрерывные поиски наиболее совершенных методов. На земляных работах широко использовались экскаваторы, гидромониторы и всевозможные транспортеры, во много раз ускорявшие строительство. В больших открытых котлованах при устройстве опор Большого Устьинского моста, воздвигавшихся в непосредственной близости от многоэтажных жилых домов, широко применялось замораживание грунтов.

Строители с честью справились со своей работой. Огромный размах на стройке мостов получило стахановское движение. На стройке Крымского моста к концу 1936 года насчитывалось 34 стахановских бригады. 1 июля 1937 года их было 49, а к концу 1937 года на стройке моста работала 61 стахановская бригада. Все они ежемесячно перевыполняли нормы выработки на 150—300%.

Строительство мостов было закончено в невиданно короткие сроки. За два года на реке было построено 10 мостов — столько же, сколько в старой Москве за пятьдесят лет. По об'ему же работ и по сложности любой из новых мостов может потягаться со всеми речными мостами старой Москвы, вместе взятыми. Достаточно сказать, что на общей площади лишь одного из новых мостов — Большого Красносхолмского — могли бы разместиться две трети всех прежних мостов.

В праздничные дни двадцатой годовщины Великой Октябрьской социалистической революции был открыт Москворецкий мост. Веселые и нарядные демонстранты вступали с Красной площади на широкое полотно нового моста. Он был построен подлинно стахановскими темпами — в 1½ года вместо 3—4 лет, необходимых для такого строительства в капиталистических странах.

Один за другим вступали в строй остальные мосты. В том же 1937 году был открыт реконструированный Новоспасский, а весной 1938 года началось движение по Большому и Малому Каменным, Большому и Малому Краснохолмским, Устьинскому и Крымскому мостам. Ответственное задание партии и правительства было выполнено образцово.

Новые мосты подняты над водой на 8,6—10 метров. По Москва-реке сейчас свободно проходят трехпалубные

волжские пароходы. Зеркало воды перекрывается одним пролетом, прежние же мосты своими опорами лишь загромождали и без того узкую реку. Большинство новых мостов — арочные (Большой Каменный, Москворецкий, Устьинский, Большой Краснохолмский, Малый Каменный, Чугунный); Крымский мост — висячий; Малый Краснохолмский — балочный.

У старых мостов наибольшая длина пролета достигала 64 метров (Большой Краснохолмский мост), на новых на реке нет пролетов меньше 95 метров (Москворецкий мост). А 168-метровый пролет Крымского моста больше чем в два с половиной раза превышает пролет старого Краснохолмского. Длина всех старых московских мостов—2,5 километра, длина вновь построенных — 4,37 километра.

Новые мосты свободно пропускают потоки городского транспорта и пешеходов. Их ширина — 40 метров (исключая Крымский мост, шириной в 38,5 метра). А ширина старых мостов колебалась от 17 метров (Крымский мост) до 21 метра (Каменный мост).

Ни американские, ни германские мосты не имеют такой ширины. Только один парижский мост достигает ширины 40 метров, но проезжая часть его имеет всего 20 метров. Новые мосты Москвы — самые широкие в мире. Каждый из них имеет свой самостоятельный художественный облик. Красочная гранитная облицовка, изделия чугунного литья — таковы детали архитектурного оформления новых мостов. На них установлено свыше пяти километров перил и свыше 300 мачт.

Каждый из выстроенных мостов — величественное сооружение, которое могло быть создано только в Сталинскую эпоху.

Выполнено задание сталинского плана реконструкции мостового хозяйства столицы.

Высокие конструкции перекинулись над гранитными набережными, которыми одеты сейчас берега Москва-реки.

Программа реконструкции набережных намечена была в постановлении Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) (июль 1935 года): «Превратить набережные Москва-реки в основную магистраль города с облицовкой берегов реки гранитом и устройством вдоль набережных широких про-



Москва-река до реконструкции.

ездов-улиц со сквозным на всем их протяжении движением».

Ниже города на реке была построена железобетонная Перервинская плотина. Она регулирует уровень воды в Москва-реке в черте города и представляет собой последнее из сооружений канала Москва—Волга. Новая плотина построена на месте прежней убогой деревянной плотины, сооруженной французскими концессионерами.

Плотина воздвигалась одновременно с прокладкой канала Москва—Волга. Уровень воды подымался. Была снесена Бабьегородская плотина, перегораживавшая реку в центре города и этим мешавшая открыть сквозное движение.

Уже с 1931 года начались работы по укреплению берегов реки, постройка новых набережных и защита прибрежных районов от затопления при паводках.

План реконструкции предусмотрел строительство гранитных набережных вдоль берегов реки в черте города

от Шелепихи до Кожухова (46 километров, не считая уже построенных к 1935 году). Берега Яузы должны быть одеты новыми набережными на протяжении 20 километров.

О размахе этого плана можно судить по тому, что за десятки лет в купеческо-помещичьей Москве было построено меньше 5 километров каменных набережных, притом лишь в центре города, в районе Кремля.

Обводнение Москва-реки превращает ее берега в наиболее живописную, здоровую часть города. Вдоль реки будут расположены лучшие жилые районы столицы. Их свяжет между собой огромная магистраль, пересекающая всю Москву.

На сегодня уже построено 46 километров новых набережных.

Около семи километров набережных было реконструировано в 1933—1934 годах. В 1935 году были построены набережные: Фрунзенская, Кропоткинская, Берсеневская, Крымская, Смоленская, имени Горького, Кожевническая, Болотная, Кадашевская, Озерковская, Садовническая и частично Дорогомиловская, Бережковская, Саввинская, Крутицкая. В это же время были построены 2 километра набережных около устья Яузы.

В 1936 году были одеты в гранит расположенные в фабричных районах набережные: Дербеневская, Павелецкая, Тульская, Крутицкая и другие. В том же году ветхие песчаниковые набережные у Кремля и Китай-города были заменены монументальными из светлосерого гранита. Строители выполнили эту работу за 75 дней. В старой Москве набережные в центре города строились несколько лет.

Во многих местах русло возрожденной реки расширено до 150 метров, острые изгибы берегов выровнены, им придано плавное очертание. Так реконструированы берега реки и водоотводного канала.

Набережные обрамлены сплошным каменным парапетом, а в некоторых местах металлическими решетками. Рядом прокладываются просторные улицы с широкими тротуарами. В отдельных местах, по высоким берегам, будут строиться двух'ярусные проезды, отделенные друг от друга озелененными откосами или подпорными стенами и соединенные лестницами.

На открытых пространствах, выходящих на реку, будут разбиты цветники с фонтанами.

От набережной к реке во многих пунктах спускаются пологие сходы или каменные лестницы. Для причаливания судов запроектировано устройство 74 гранитных сходов-причалов. 29 из них уже построены.

В генеральном плане реконструкции Москвы указано: «Ввиду того что набережные Москва-реки и Яузы после обводнения и облицовки их берегов гранитом, а также проведения асфальтированных проездов станут лучшей по удобству для жизни частью города, застройку их производить только жилыми и общественными зданиями».

В первую очередь строительство начнется на тех набережных Москва-реки (Краснопресненской, Смоленской, Дорогомиловской, Бережковской, Котельнической, имени Горького и других), которые сейчас застроены убогими, невзрачными домишками или вдоль которых тянулись пустыри. Во вторую очередь будут застроены остальные набережные Москва-реки, водоотводного канала и Яузы.

Убогие домишки, путаные и кривые переулки уступят место новым, правильно спланированным кварталам с просторными, богато озелененными внутриквартальными площадями. Резко сократится число мелких проездов, мешающих быстроходному транспорту. На набережных, внутри кварталов, будут построены школы, амбулатории. столовые, детские сады и ясли, магазины, физкультурные площадки.

На наших глазах преображается Москва. Смрадные свалки, грязные пустыри, покосившиеся хибарки, вонючая река — все это уже отошло в область истории. Волжские воды влились в Москва-реку, в ней, сверкая, отражаются арки новых мостов и громады светлых и величественных зданий, украсивших берега.

ГЛАВА II

СТАЛЬНЫЕ МОСТЫ НАД ГРАНИТНЫМИ БЕРЕГАМИ

От Шелепихи до Крымского моста

ЗАСТРОЙКА новых набережных начинается от Шелепихи. На высоком левом берегу вырастают богато украшенные многоэтажные дома, обращенные к реке. Школы и детские сады и ясли разместятся среди зелени внутриквартальных садов.

В центре набережной планируется полукруглая площадь. От нее эстакада поведет к новому мосту, который соединит Шелепиху с Филями.

Из окон новых многоэтажных домов Шелепихи откроется красочная панорама: башни Кремля, Дворец Советов, лежащие за рекой Фили с парком. Против Шелепихинской набережной расположена Филевская набережная — начало новой магистрали.

Парк Фили получит парадный выход к реке. За парком расположится Западная речная гавань, занимающая площадь около 50 тысяч квадратных метров. Это — первая гавань на пути судов, прибывающих в столицу по каналу Москва — Волга. Дома, выходящие на берег реки, будут строиться высотой в 8—10 этажей, а расположенные в глубине квартала — 6—7 этажей.

Вдоль реки, за шпалерами деревьев, пройдет асфальтированная аллея, отделенная от воды гранитным откосом.

На «стрелке», образуемой Москва-рекой и намеченным к строительству Дорогомиловским каналом, предпо-

ложено построить 75-метровый маяк-памятник, посвященный каналу Москва—Волга.

Следующий отрезок магистрали проходит вдоль широкой зеленой полосы Краснопресненского парка.

Парковая набережная будет состоять из двух ярусов. На нижнем разместится причальная пристань для лодок, яхт, глиссеров; на верхнем раскинутся нарядные, со скульптурными группами, трибуны. На фоне парковой зелени будут построены павильоны и Дворец культуры и техники, а внутри парка — большой стадион. Парк подходит к корпусам Трехгорки. Они будут надстроены и архитектурно оформлены. Полоса зелени отделит промышленный квартал от жилого.

Две большие башни расположатся на пересечении набережной с Новоарбатской площадью.

Территория, на которой будет создана Новоарбатская площадь, в настоящее время занята узкими, кривыми переулками. Размеры площади намечаются достаточно внушительные — 5,5 гектара. От площади через Москва-реку будет переброшен Новоарбатский мост.

Перед мостом на площади будет возвышаться монументальное здание гостиницы. Площадь будут обрамлять крупные многоэтажные здания. Застройка уже начата.

Дорогомиловская набережная перестраивается полностью. Старые промышленные предприятия переводятся на новые, отделенные от жилых районов участки. Кладбище превращается в парк, среди зелени которого разместятся крупные жилые дома.

Высокий берег реки позволит осуществить здесь так называемую двух'ярусную застройку. Непосредственно на набережную будут выходить сравнительно близко поставленные друг к другу 7—8-этажные дома. За ними, на втором плане, выступят значительно более высокие дома башенного типа, отделенные один от другого широкими, обильно озелененными пространствами.

Сквозь разрывы между домами первой линии с набережной будут видны обширные внутриквартальные площади, украшенные деревьями, цветниками; по набережной разместятся детские сады, ясли, школы, спортивные площадки и жилые дома.



Бережковская набережная у Бородинского моста.

С высокого берега от домов-башен спустятся к набережной широкие лестницы и террасы.

На Дорогомиловскую набережную выходит одно из замечательных сооружений новой Москвы — мост метро.

Он построен несколько раньше остальных новых мостов и связывает станции «Смоленская площадь» и «Киевский вокзал».

Мост построен коллективом метростроевцев в короткий срок — в год с небольшим. Массивные конструкции моста, изготовленные Днепропетровским металлургическим заводом, покоятся на двух береговых устоях. Устои опираются, в свою очередь, на массивные кессоны, площадью в 700 квадратных метров каждый, опущенные на глубину 16 метров, до слоя твердого известняка, лежащего под песчаной почвой побережья Москва-реки.

Мост метрополитена, общей длиной около 900 метров. расположен на 300 метров выше Бородинского моста и предназначен для движения поездов метро от выхода из

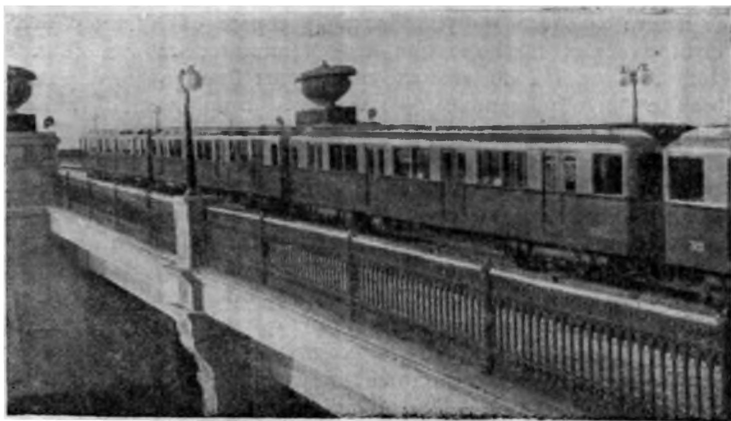
тоннеля на Смоленской стороне до входа в тоннель на Дорогомиловской стороне.

Две стальные однопролетные 150-метровые арки над рекой об'единены в одно целое со сквозными эстакадами над набережными, и благодаря этому мост кажется длиннее.

Все сооружение облицовано светлосерым гранитом. Несмотря на близкое соседство моста метро с Бородинским мостом, обе конструкции не проигрывают, а, наоборот, взаимно дополняют друг друга. Особенно красив мост вечерами, когда по нему мчатся сверкающие огнями поезда метрополитена, проводя по черной поверхности реки ровную огненную линию.

Мост украшен отлитыми каслинскими мастерами литья на Урале огромными чугунными вазами овальной формы и массивными решетками, сделанными по специальному рисунку.

Несколько ниже моста метро находится Бородинский мост. Это единственный из старых городских мостов, сохраненный на реке в его прежнем виде. Мост связывает Арбат с Дорогомиловым и Филями и перекинут через Москва-реку между Смоленской и Большой Дорогомиловской улицами.



Мост метро.

В Москве XV—XVI веков около Дорогомилова мостов еще не было, и москвичи пользовались паромом, перебирались через реку вброд, либо переправлялись на лодках. Со стороны Дорогомилова вступали некогда в Москву войска Наполеона, как известно, тогда еще претендовавшие на роль победителей.

Построенный здесь в XIX веке Бородинский мост обветшал и оказался непригодным для прокладки первых трамвайных путей. В 1909 году было решено заменить его металлическим на каменных устоях, придав ему характер памятника изгнанию Наполеона из России в 1812 году.

Бородинский мост построен в 1912 году в стиле александровского ампира. Мост арочной системы перекрывает реку тремя пролетами. Мост-памятник выдержан в простых и строгих линиях. При под'еме на мост внимание привлекают его в'езды. Избегая однообразного повторения мотивов, архитектор придал каждому из в'ездов самостоятельный рисунок.

Со стороны города, после крутого спуска с Варгунихиной горы, стоят две полукруглые колоннады, образующие собой триумфальный в'езд, знаменующий победы русского народа в 1812 году. Колоннады украшены бронзовой арматурой и лавровыми венками. На другом конце моста высятся монументальные серые обелиски с именами русских полководцев, прославивших себя в боях с Наполеоном. На обелисках укреплены бронзовые барельефы с изображенными на них эпизодами войны 1812 года.

Нижним частям береговых сооружений, массивным гранитным устоям, придана форма тяжелых бастионов. Все каменные части моста сделаны из серого гранита, украшения — из бронзы, решетки — из кованого железа, орнаментальные детали на них — из чугунной отливки.

В отличие от других старых москворецких мостов, Бородинский мост перекрывает реку с учетом направления соединенных улиц. Он подходит к реке под косым углом и является продолжением городских магистралей на линии Арбат—Можайское шоссе. Мост этот достаточно прочен для того, чтобы принять на себя усиленные потоки городского транспорта. Хотя он не столь ши-



Пушкинская набережная в парке культуры и отдыха им. Горького

рок, как новые мосты, — 18,6 метра в проезжей части — и не так высоко поднят над водой, но все же может пропускать волжские пароходы.

За Бородинским мостом идет Ростовская набережная. Она застраивается лишь по верху откоса. Самый откос озеленяется и будет спускаться террасами к реке. На противоположную Ростовской — Бережковскую набережную — будет выходить новая площадь Киевского вокзала. Она приобретает форму треугольника, переходя затем в прямоугольник. На двух углах треугольника будут воздвигнуты башни. Широкий, нарядный сход к реке у центра площади будет обрамлен колоннадой. Площадь застраивается общественными зданиями.

Перед Новодевичьим монастырем широко раскинулась в сторону Москва-реки лужайка. Пруд в центре ее будет заключен в гранитную оправу и окружен сквером, который уступами спустится к реке.

Помимо жилых домов, по набережной этого участка намечено построить два дворца культуры, театр, кино, крупный универмаг, гостиницу, большие ведомственные здания, школы, детские сады и ясли.

Весь правый берег реки от Потылихи до Крымского моста занят Центральным парком культуры и отдыха имени Горького. Центральную часть Ленинских гор намечено украсить террасами, как бы сливающимися внизу, у реки, с расположенными на противоположном берегу пологими Лужниками. Через горы в открытой выемке пройдет продолжение одной из главных магистралей столицы — проспекта Дворца Советов. Выемка, шириной не более 80 метров, прорежет горы на одну треть их высоты и откроет вид на центр Москвы и на величественный Дворец Советов со стороны нового, самого молодого и замечательного района — юго-западного. Возможно, что юго-западный район будет связан с центром столицы и тоннелем, который пройдет под Ленинскими горами. Лучший участок на Ленинских горах, площадью в 336 гектаров, отведен для Всесоюзного ботанического сада Академии наук. Склоны покроет прекрасная горная и древесная растительность Кавказа, Алтая, Гималаев. Будет выстроен ряд дворцов-оранжерей, которые явятся лабораториями для советских ботаников.

Прибрежная полоса парка до Нескучного сада будет украшена богатыми цветниками, скульптурами, фонтанами, бьющими в высоту на 75 метров, обширными водоемами. В глубине рощ будут построены театры, кино, выставочные павильоны.

Против Ленинских гор в низине широко раскинулись Лужники. Сегодня — это оторванная от города окраина, с деревянными одноэтажными домиками, разбросанными среди огородов и запущенных прудов. Но в недалеком будущем у Лужников пройдет величественный проспект Дворца Советов.

Центральная часть Лужников превращается в обширный сад. В западной части намечено построить Дворец пионеров, окруженный парком, в восточной — общественные учреждения и гостиницу. Зеркало прудов и бассейнов, фонтаны, скульптурные группы, памятники, монументальные здания, стадион, павильоны, беседки придадут Лужникам большую живописность. К набережной Москва-реки спустится широкая монументальная лестница-пристань.

Берега реки у Нескучного сада одеты новой набережной, построенной двумя ярусами. Первый ярус, пятиметровая пешеходная дорожка, расположена над самой водой; второй ярус будет представлять собой восьмиметровую дорогу для автомобилей. Сходы новой Пушкинской набережной оформлены в виде широких гранитных лестниц.

Расположенная против Центрального парка культуры и отдыха имени Горького Фрунзенская набережная, где еще недавно были свалки и болото, через два-три года станет неузнаваемой. Она превращается в особую магистраль, связывающую новый юго-западный район с центром столицы. Полукруглая площадь, обрамленная колоннадой, завершит проспект Дворца Советов. Набережная застраивается великолепными домами. По углам кварталов будут воздвигнуты башни.

Виднеющийся впереди легкий и как бы прозрачный Крымский мост прекрасно сочетается с панорамой Центрального парка культуры и отдыха имени Горького, к которому он ведет. Над гранитным берегом обводненной реки расположены павильоны огромного парка. Живопис-

но изгибаясь, уходит вдаль излучина реки. Новые сооружения сталинской Москвы преобразили эту большую городскую окраину с ее свалками на оползавших речных берегах, с кривыми, узкими проездами, покосившимися лачугами.

Крымский мост

С широких улиц Садового кольца, с близлежащей станции метро тысячи пешеходов и десятки автобусов, автомобилей, троллейбусов устремляются через новый Крымский мост.

Замечательный новый мост, висящий над рекой на цепях, построен на месте старого Крымского моста. Этот, ныне разобранный, мост был построен в 1873 году в духе модной тогда ложной готики. Он был очень узок — всего 17 метров. Водители городского транспорта справедливо называли «мышеловкой» этот тесный металлический коридор над рекой.

В мае 1936 года прежний Крымский мост был передвинут на 50 метров вниз по течению реки. Стальные лебедки плавно сдвинули с гранитных опор мост, предварительно поднятый двадцатью домкратами. По трем деревянным эстакадам, на проложенных по ним балках и рельсах медленно передвигался Крымский мост, под который были подведены железные каретки на круглых катках. Посредине моста был устроен диспетчерский пункт для управления передвижкой. Цветными светофорами и телефонами поддерживалась связь между эстакадами и диспетчером. В конце дня мост уже стоял на новых опорах.

Старый мост был погружен на баржи и отвезен вниз по течению реки в Заозерье, находящееся в 60 километрах от Москвы. Здесь из пролетов Крымского и Большого Краснохолмского мостов строится новый 270-метровый мост.

Вскоре после передвижки началось сооружение нового моста, технически смелого по конструкции, строго продуманной и рассчитанной до миллиметра.

На строительстве Крымского моста широко развернулось стахановское движение. Бригады, работавшие на сбор-

ке и клепке, оспаривали первенство в социалистическом соревновании. На пролетах соревновались мастера социалистического труда, монтажники и клепальщики из Сормова и Днепропетровска, с Новокраматорского и Коломенского заводов. В горячие дни на строительной площадке было 2 тысячи монтажников и 99 бригад клепальщиков, поставивших здесь свыше трети миллиона заклепок. День и ночь кипела работа на стройке: шипел сжатый воздух в шлангах, трещали пневматические молотки, над затихшей рекой раздавались гудки паровых кранов.

Для ускорения работ монтаж речного пролета производился одновременно с обоих берегов. Это сокращало сроки, но требовало особой точности от сборщиков и технического персонала. С двух сторон реки круглые сутки передвигались навстречу друг другу дерриковые краны, подававшие массивные конструкции. Оба берега должны были встретиться и сомкнуть пролет над серединой реки. Берега соревновались между собой, и левобережники вышли победителями. Они обогнали строителей правого берега и, миновав середину реки, закончили сборку пролетов у территории правого берега. Бригада верхолазов-сборщиков Семена Мамкина 5 апреля подвела на кране последние стальные балки и сомкнула пролет. Теперь можно было пройти над рекой с одного берега на другой.

Коллектив строителей Крымского моста приложил большие усилия, чтобы сдать грандиозное сооружение к 1 мая 1938 года. Коллектив воспитал немало замечательных стахановцев: инженеров Строилова и Семина; десятников Трегубова и Плечко; бригадиров Локтунова, Никерова, Зиляпиева, Кондрашкина, Попова, Борисова; стахановские бригады сборщиков и клепальщиков Мамкина, Кильдишева, Кудрявцева, Хаджикова, Луконенкова, Чмона и Рыбкина.

Особенно напряженных темпов потребовал монтаж конструкций.

Дружная стахановская работа коллектива строителей позволила опрокинуть традиционные технические нормы и пределы. Огромный мост, требовавший чрезвычайно сложной и точной работы, был собран за 56 дней — небывалый срок для монтажа стальной конструкции, весом

в 10 тысяч тонн. Отдельные цехи выполняли месячные нормы на 207—240%. Так, например, в плотницком цехе каждая бригада в среднем давала не меньше двух месячных норм. Стахановцы советского мостостроения — смелые, опытнейшие сборщики-верхолазы, клепальщики, автогенщики, плотники — показывали образцы подлинно социалистического отношения к труду.

На заграничных стройках мостов не знают таких темпов. Год назад монтировался новый мост Челси в Лондоне, по конструкции приближающийся к Крымскому мосту, но намного уступающий ему по длине и ширине; монтаж его длился свыше полугода. В Америке монтаж Питтсбургского моста, речной пролет которого на 36 метров короче и на 20 метров уже Крымского, продолжался девять месяцев.

Крымский мост целиком, до последней заклепки, был собран из отечественных материалов, под руководством советских специалистов. Дружная работа коллектива строителей увенчалась победой. 29 апреля укладывались последние бетонные плиты, из которых смонтировано полотно проезжей части, а 30 апреля под Крымский мост торжественно вошла флотилия судов канала Москва—Волга, возглавляемая белоснежным флагманским судном «Иосиф Сталин». Салютуя гудками строителям великолепного сооружения, флотилия прошла под арками нового Каменного моста и пришвартовалась у стен Кремля. Путь волжской флотилии был открыт.

Крымский мост — первый и единственный висячий мост в Москве.

С высоко поднятых стальных четырехугольных башен-пилонов спускаются массивные цепи. Эти цепи при помощи системы подвесков держат на высоте почти десяти метров над уровнем воды целую асфальтированную «улицу». По ней свободно мчатся, не мешая друг другу, шесть рядов автомобилей и две «нитки» трамвая. По бокам моста, на своего рода стальных балконах (консолях), проложены широкие тротуары для пешеходов.

У большинства городских мостов металлические конструкции обычно скрыты под проезжей частью, и сами мосты непосредственно продолжают улицы. Конструкции Крымского моста возвышаются над его проезжей

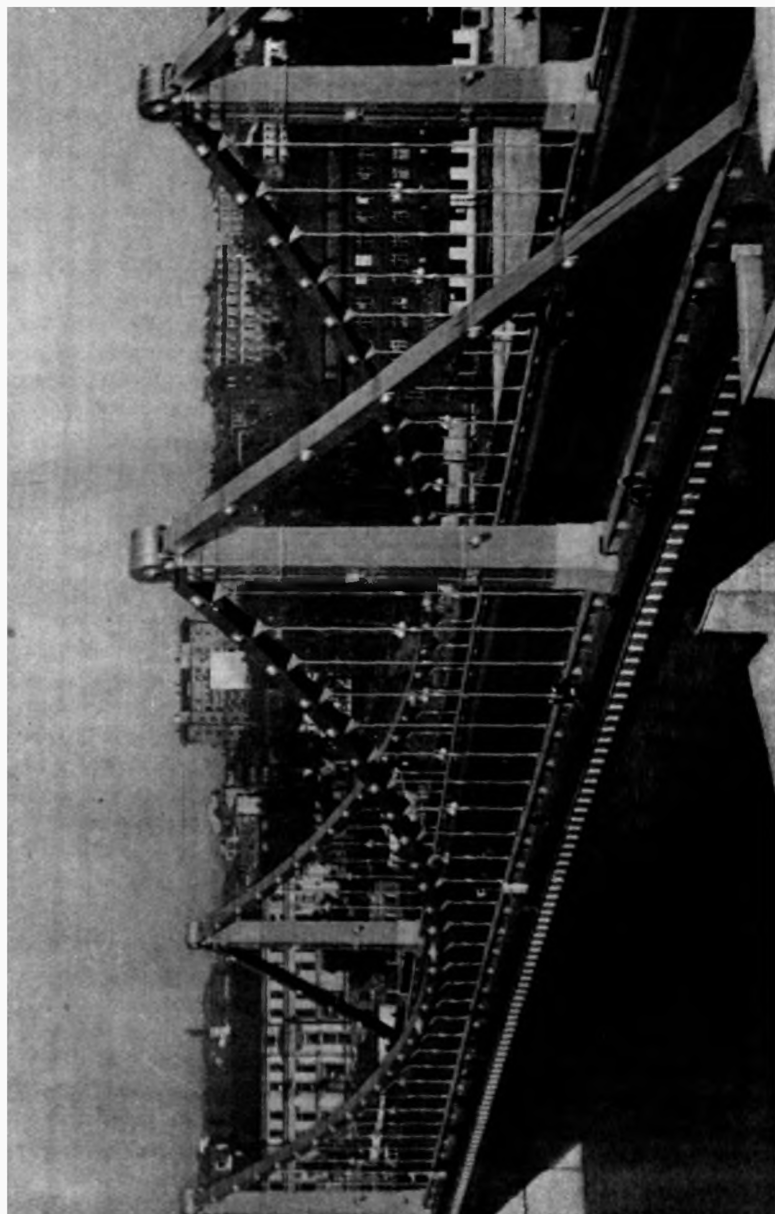
частью, они целиком открыты, как бы обнажены. Это выделяет висячий цепной мост в ряду других.

В царской России был только один крупный висячий мост в Киеве через Днепр, так называемый Цепной. Взорванный в годы гражданской войны белополяками, он был затем восстановлен в виде моста балочной конструкции. Крымский мост, несмотря на свой легкий, ажурный вид, представляет собой массивное инженерное сооружение, не уступающее по своему весу таким огромным железнодорожным мостам, как крупнейший мост через Волгу у Саратова.

Новый Крымский мост даже без береговых подходов вдвое длиннее старого и больше чем вдвое превосходит его по ширине. Длина моста вместе с подходами — 688 метров, ширина—38,5 метра. Мост перекрывает Москва-реку одним пролетом, длиной в 168 метров, проезды вдоль набережных перекрыты 47-метровыми береговыми пролетами. Как и на всех новых мостах через Москва-реку, движение по мосту и по набережным не перекрещивается.

По величине пролета Крымский мост занимает шестое место среди одиннадцати висячих городских мостов Европы. Крымский мост — самый широкий висячий мост мира. До него наиболее широким считался американский мост в Филадельфии через реку Далавар.

На висячем мосту наглядно проявляется взаимодействие отдельных частей, несущих огромную нагрузку. Каждая из этих частей, взятая отдельно, представляет собой весьма сложную конструкцию. Массивные цепи, на которых висит речной пролет, состоят из звеньев, стянутых болтами. Длина каждого звена цепи 5—7 метров. Длина каждой цепи — 280 метров. Стальные клепаные пилоны, на которых висят цепи, достигают высоты 29 метров — это высота 6—7-этажного дома. Пилоны представляют собой одну из красивейших частей моста. Перекинутые через пилоны цепи удерживают над рекой две балки. Несколько выдаваясь по обеим сторонам проезжего полотна моста, они являются основной частью речного пролета. Через систему стержней-подвесков вес балок и всего речного пролета передается наверх, а с цепей нагрузка переходит на пилоны и их береговые опоры.



На Крымском мосту вершины пилонов не соединены распорками, которые обычно применяются на заграничных висячих мостах. Соединенные такими распорками пилоны напоминают ворота и имеют более приземистый вид. Советские инженеры приняли смелое решение и, отказавшись от таких распорок, сумели придать легкость массивному мосту.

Новый широкий асфальтированный проезд соединяет мост с реконструированной магистралью Садового кольца. Подходы берут свое начало почти у Крымской площади на левом берегу, а на другой стороне реки спускаются непосредственно у главного входа в Парк культуры.

Начаты работы по расширению спуска со стороны Октябрьской площади.

Крымский мост расположен на большом, открытом пространстве; здесь много света, зелени, воды. Чтобы подчеркнуть легкий рисунок моста, все его части окрашены серебристой краской.

Каменные мосты

Ниже Крымского моста Москва-река раздваивается: налево уходит основное русло реки, направо — водоотводный канал. На левом берегу реки идет стройка величественнейшего памятника нашей эпохи — Дворца Советов. Напротив Дворца Советов, на правом берегу Москва-реки, вырастут здания Академии наук СССР. Здесь будет находиться центр научной жизни страны. Городок Академии наук с многочисленными зданиями институтов и музеев займет участок набережной по соседству с Центральным парком культуры и отдыха имени Горького. Фасад главного 15-этажного здания президиума Академии наук, об'емом около 300 тысяч кубометров, будет выходить на набережную.

Городок будет представлять собой ряд отдельных строений, связанных галлереями и переходами. Свободные участки между зданиями будут обильно озеленены. Эта зелень создаст плавный переход от Парка культуры и отдыха к жилым и общественным кварталам Замоскворечья.

Островок, на котором находится 2-й Дом Совнаркома (Дом Правительства), вероятнее всего, не будет застраиваться; возможна лишь небольшая пристройка к этому дому. На «стрелке» сооружается монумент, посвященный челюскинской эпопее. «Стрелка» уже оформлена с обеих сторон просторными лестницами в виде широких трибун.

Через Москва-реку, около стен и башен седого Кремля, перекинут Большой Каменный мост. Он соединяет Замоскворечье с центром города. Старый металлический мост на каменных быках был построен в 1859 году.

Речной пролет нового моста лежит на массивных железобетонных опорах. Благодаря этому, стальная арка, перекинутая над рекой, издали кажется легкой, тонко прочерченной линией. Все огромное пролетное строение, весом в 3 300 тонн, было собрано за 35 дней. Для монтажа моста строители впервые применили новую остроумную конструкцию — спаренные краны-деррики. Два мощных крана, грузопод'емностью в 40 тонн каждый, были поставлены на общую металлическую балку и связаны между собой. Этими кранами поднимались мощные стальные части, которые доставлялись к строительству на баржах.

По мере того, как кранами укладывались конструкции левого берега, соединенные временными болтами, кран двигался дальше, устанавливая перед собой новые части конструкций. Такая техника сборки, примененная впервые, значительно ускорила монтаж огромных арок.

По строительству быстро двигались ленты транспортеров, длина которых достигала полутора километров. Песок и гравий с баржей поступали на транспортеры, которые подавали их в бункеры бетонного завода. Грунт из кессонов и вагонеток также транспортерами погружался на баржи или в автомашины.

На строительстве Каменных мостов вырос замечательный коллектив стахановцев. Число строителей-«двухсотников», систематически выполнявших нормы на 200 и больше процентов, доходило до 60% всего состава рабочих.

С каждым днем росла производительность труда. Стахановские бригады бетонщиков в первые месяцы уклады-



Большой Каменный мост.

вали по 4 тысячи кубометров бетона, а в августе 1937 года было уложено 10 500 кубометров.

Бетонщик Гагарин начал работу на строительстве Каменного моста одним из первых — в июне 1936 года. Нет ни одной сколько-нибудь ответственной части нового Каменного моста, которую бы не бетонировала бригада Гагарина. Не было ни одного месяца, чтобы эта бригада выполняла нормы меньше чем на 200%.

Четыре члена этой бригады, сдав государственный технический экзамен на «отлично», получили почетное звание мастеров социалистического труда. Это — оба брата Гагарины и их товарищи — Хромов и Беспалов, которые вскоре после этого могли уже самостоятельно руководить бригадами бетонщиков.

Если Гагарин может быть назван застрельщиком стахановского движения среди бетонщиков Каменного моста, то Степан Жаворонков является лучшим стахановцем-плотником. Бригада Жаворонкова сооружала подмости и устанавливала опалубку для бетонирования. Секрет успеха начинаний Жаворонкова заключается прежде всего в том, что он являлся отличным организатором.

На строительстве Каменных мостов выросли кадры инженерно-технических работников, возглавлявших стахановское движение. Начальник участка инженер Дудуляка четким и оперативным руководством добился своевременного окончания работ на Малом Каменном мосту. Он помогал стахановцам расти, помог десятнику Рыцареву стать руководителем смены, а под конец сделал его своим заместителем. На комсомольско-молодежном участке инженера Дудуляки всегда царил образцовый порядок. Он широко внедрил механизацию. На всей его работе видна печать большой культуры.

Проявили себя отличными руководителями и инженеры Кривошеев, Русецкий, Труевцев, вырастившие многих стахановцев на всех участках строительства.

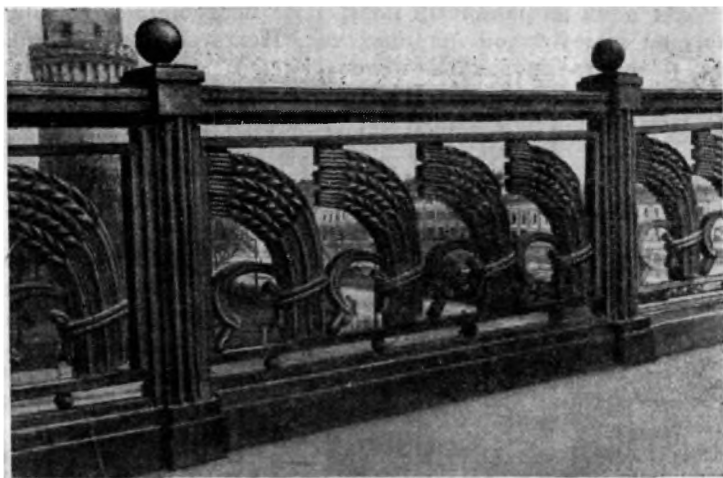
Стахановцы стали ведущей силой на строительстве. 92,7% всего количества строителей перевыполняли нормы, 534 строителя из 743 систематически выполняли производственные задания на 150% и выше.

Об об'еме произведенных работ можно судить хотя бы по тому, что для погрузки всех строительных материалов, использованных на строительстве Каменных мостов, потребовалось бы 15 тысяч товарных вагонов. Такой поезд занял бы железнодорожный путь на протяжении 150 километров.

Движение по Большому Каменному мосту через Москва-реку и Малому Каменному мосту через водоотводный канал было открыто в марте 1938 года. Оба моста вместе с подходами к ним протянулись почти на километр.

Большой Каменный мост является теперь «каменным» лишь по своему старому названию. Основной материал его мощных конструкций — сталь. Новый мост в четыре раза длиннее и вдвое шире старого. На площади нового моста можно было бы разместить восемь таких мостов, как прежний. Мост построен несколько ниже по течению реки, чем старый, и этим спрямлены проезды от Большой Полянки до улицы Фрунзе.

Большой Каменный мост со стороны левого берега начинается у Боровицких ворот Кремля, подымаясь от угла улицы Фрунзе, где образовалась новая площадь. В дальнейшем мост будет вливаться здесь в грандиозную прибрежную площадь Дворца Советов, которая по своим раз-



Решетка Большого Каменного моста.

мерам в несколько раз превысит величайшие площади мира, как например площадь Звезды в Париже или венецианская Пьяцца Сан Марко.

На правом берегу Москва-реки улица Серафимовича является теперь прямым продолжением нового моста. Освобождая место для подходов к мосту, угловой пятиэтажный дом со своими жильцами «переехал» на 60 метров в сторону Лабазной улицы. Новый Большой Каменный мост имеет 40 метров в ширину и почти полкилометра в длину (487 метров).

Большой Каменный мост — арочный. У него три пролета: средний — металлический и два береговых — железобетонные. Речной пролет состоит из шести стальных пологих арок. Длина его — 105 метров. В Европе насчитывается всего 9 городских металлических мостов арочной системы с пролетами больше ста метров. Под арками обеспечен свободный проход высоким волжским судам — мост поднят на 8,6 метра над уровнем реки. По мосту могут одновременно двигаться восемь рядов автомобилей и два трамвайных поезда.

Ни один заграничный мост, даже постройки последних лет, не имеет такой ширины; так, Иенский мост в Париже, реконструированный к последней международной выставке, имеет ширину 35 метров.

Подходы к Каменному мосту расположены на железобетонных эстакадах. Помещения внутри эстакад имеют огромную площадь — 7 тысяч квадратных метров.

Непосредственно на набережные спускаются четырехметровые гранитные лестницы, расположенные по каждой стороне моста около береговых проездов. Изящная конструкция речного пролета гармонично сочетается с арками по берегам. Мост облицован светлосерым украинским гранитом.

Ряд деталей сделан из гладкого гранита. По четырем углам речного пролета будут установлены высокие скульптуры.

По обеим сторонам моста тянется массивная чугунная решетка. На решетках речного пролета изображен обелиск Свободы, стоящий против Московского Совета, и наковальня с молотом; решетка подходов украшена стилизованными снопами и серпами. На пешеходных боковых лестницах установлены вместо решеток сплошные гранитные парапеты. Фонари украшены красивым чугунным узором.

Продолжением этого моста является Малый Каменный, перекинутый через водоотводный канал у начала Большой Полянки, значительно расширенной в этом месте. Новый мост из железобетона, арочный, с одним пролетом в 55 метров, заменил старый, построенный в 1880 году. Он облицован гладко отесанным гранитом. С'езд с этого моста и проезды вдоль набережных пересекаются друг с другом, поскольку уличное движение здесь гораздо слабее, чем на набережных реки.

При подготовке котлованов для этого моста была применена размывка земли с помощью гидромониторов и выемка грунта гидроэлеваторами. Струя воды, подаваемая под большим давлением, значительно ускоряла разработку котлованов. При четырех рабочих в смену за 10 дней был вырыт котлован об'емом в 4 тысячи кубометров.

Москворецкие мосты

К Замоскворечью от Красной площади перекинут над рекой широкий проспект Москворецкого моста, вступившего в строй первым — в ноябре 1937 года.

Мост был построен в исключительно короткие сроки — в полтора года. Все работы были максимально механизированы. Огромные 40- и 30-метровые кабель-краны подавали на строительство бетон и другие материалы. Уложенный бетон уплотнялся электрическими вибраторами. Использовались всевозможные механизмы для ускорения арматурных и других работ. Об об'еме работ можно судить хотя бы по тому, что металлическая арматура, уложенная на мосту, если вытянуть ее в одну линию, заняла бы расстояние от Москвы до Баку.

Строители Москворецкого моста, приступая к работе, обязались сдать мост к двадцатой годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. Мост вскоре стал стахановской стройкой.

Особенно отличалась молодежная бригада бетонщиков Кривенцова. Эта бригада выполняла суточную норму на 250—300%. В отдельные, наиболее напряженные дни она давала 400% задания.

Прекрасно работали плотники бригад Семеновского, Смирнова, Жукова и арматурщики бригады Белова. По ним равнялись остальные строители моста. Хорошо организовывал работы сменный инженер Михалкин. Он четко и умело руководил бригадами своей смены, проводил техническую учебу и добился того, что его смена стала лучшей на стройке.

Свыше 80% строителей Москворецкого моста выполняли нормы на 150 и больше процентов. 28 бригад регулярно давали две и больше нормы. Бригада копровиков Байдукова давала рекордную производительность труда. Она выполняла 3 нормы. Прекрасно работала также бригада каменотесов Сенина (272%) и бригада копровиков Поличенкова (256%).

Уже 25 сентября 1937 года рабочие, закончив бетонирование арок речного пролета, переходили по мосту с одного берега на другой. В октябре была произведена ответственная операция раскружаливания моста, освобож-

дения его затвердевших бетонных арок от временных подмостей. Заполненные бетоном арки держались на деревянных подмостях, которые в свою очередь опирались на стальные цилиндры, наполненные песком и расположенные на деревянных опорах над водой. 420 этих, запломбированных снизу, песочниц удерживали на себе бетонные арки и деревянные подмости общим весом в 13 тысяч тонн.

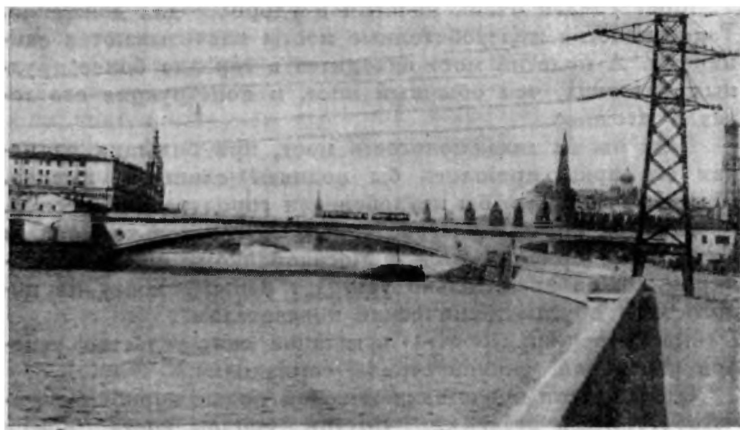
Когда железобетонные арки затвердели, нужно было вынуть из-под них временные подмости. Надо было опустить подмости из-под арок моста плавно и равномерно.

В день раскружаливания 420 рабочих встали у песочниц. Каждый держал в руке стакан, вместимостью в 100 граммов песку. Одновременно были открыты отверстия всех цилиндров, и песок тонкой струей устремился в стаканы. Подмости постепенно оседали из-под бетонных арок. Через несколько минут, когда высыпалось определенное количество песку — один стакан, — отверстия песочниц были закрыты, и инженеры проверили точность оседания подмостей и состояние арок. Песочницы были опять открыты и подмости опущены еще на два миллиметра. Так постепенно, миллиметр за миллиметром, бетонные арки опускались на свои постоянные опоры.

В торжественные дни двадцатой годовщины Великой Октябрьской социалистической революции началось движение по новому мосту. С его высокого пролета было особенно заметно, насколько уступает своему великолепному соседу еще не снесенный старый мост, построенный в 1871 году.

Под'езды нового моста на левом берегу начинаются у подножия Красной площади, в 60 метрах ниже Музея Покровского собора (бывшего храма Василия Блаженного). Перекинувшись плавной дугой через Москва-реку, мост на правом берегу сливается с Чугунным (Малым Москворецким) мостом, который спускается к Большой Ордынке. Длина нового моста от Красной площади до канала — 554 метра, а вместе с Чугунным мостом — около трех четвертей километра.

Два новых моста представляют собой целую городскую площадь, одетую в гранит и высоко поднятую над водой.



Москворецкий мост.

Москворецкий мост — единственный новый мост на реке из железобетона. Выбор этого материала обусловлен местоположением моста. Мосты из железобетона имеют ряд технических преимуществ, они значительно «жестче», что особенно важно для моста, которому приходится пропускать огромные людские массы и потоки мощных военных машин и орудий после парадов на Красной площади. Железобетонный мост меньше подвержен колебаниям при сильной нагрузке. Внешне он выглядит массивнее металлического. Москворецкий мост является монументальным в'ездом на Красную площадь.

По своей конструкции новый мост воплощает последние достижения железобетонного строительства. Речной пролет перекрыт двухшарнирными сводами, которые лишь в двух точках имеют металлические части, связывающие сплошной железобетонный массив моста с его опорами.

Средний речной пролет моста целиком перекрывает русло реки, длина пролета — 92,5 метра. Береговые пролеты, перекрывающие набережные, имеют длину в 42,5 метра каждый. Под береговыми пролетами расположены 42-метровые проезды по набережным, к которым от пролетов ведут гранитные лестницы.

Мост сделан очень пологим и удобным для движения. Такие пологие железобетонные мосты насчитываются единицами. А пологий мост находится в гораздо более трудных условиях, чем обычный мост, и конструкция его гораздо сложнее.

Если бы не такая пологость, мост, при больших размерах его арки, пришлось бы поднять слишком высоко. А крутой мост был бы неудобен для городского движения.

Из всех новых железобетонных мостов только мост в Стокгольме приближается к Москворецкому по своим размерам, но он значительно уступает нашему мосту по пологости и другим техническим показателям.

Москворецкий мост — наглядное свидетельство успехов передовой техники страны социализма.

Своды моста представляют собой полые коробки с железобетонными стенками. Внутри сводов моста может пройти человек. Благодаря этому, мост значительно легче сплошного, железобетонного, и потребовал меньше материала. В СССР — это третий пустотелый мост, два первых построены на канале Москва—Волга.

Речные опоры, поддерживающие своды, были при помощи кессонов опущены на глубину 24 метров от уровня набережной и покоятся на мощном слое известняков. Береговые опоры лежат на железобетонных сваях, забитых на глубину 8 метров до верхнего известнякового слоя.

Надсводная часть моста сделана монолитной, без продольных швов. Такие швы — слабое место мостовых конструкций.

Своды береговых пролетов сделаны сплошными, очень пологими, с таким же монолитным надсводным строением, как и в речном пролете.

Широкая поверхность речного свода оживляется гранитными узорами. Боковые стенки над сводами облицованы плитами розового гранита, гармонирующего с расцветкой Кремлевских стен. Вдоль моста сплошной, непрерывной линией тянется гранитный парапет. Обилие гранита придает всему мосту еще большую монументальность.

Продолжением Москворецкого моста является Чугунный мост, перекинутый через водоотводный канал. Несколько ниже от него по течению канала находится старый Чугунный мост, построенный в 1889 году и пока

сохраненный в качестве трамвайного и пешеходного моста, вливающегося в Пятницкую улицу. Новый Чугунный мост пересекает под небольшим углом водоотводный канал и выходит на Большую Ордынку, которая в будущем явится отрезком огромной, сквозной магистрали, пересекающей город от Пушкинского (Останкино) до Серпуховского шоссе.

Бригаду Насертдинова хорошо знали на строительстве Чугунного моста. Она систематически перевыполняла нормы и задания. Самую ответственную и трудную работу всегда поручали бригаде Насертдинова.

В сентябре 1937 года на строительстве бетонировали котлован на правом берегу. Класть бетон в этот котлован было почти невозможно: воды отводного канала просачивались в котлован и заливали его. Техническое руководство решило вырыть в котловане специальный колодец, чтобы отвести воду. Так и сделали. Когда же котлован был забетонирован и из колодца была выкачена вода, нужно было забетонировать его в считанные минуты, опередив воду. Но это было не так-то просто при емкости колодца в 12 кубометров. На укладку такого количества бетона при обычных темпах работы требовалось не менее часа.

Работа была поручена бригаде Насертдинова, которая забетонировала колодец в течение 15 минут.

Железобетонный мост перекрывает канал одним пролетом, длиной в 32,5 метра. По ширине (40 метров) мост превосходит свою длину. По сравнению с общими размерами моста своды его имеют очень небольшую толщину, посредине пролета она равна всего 40 сантиметрам. Железобетонная арка моста имеет три шарнира и укреплена на массивных опорах со свайным основанием, забитым на глубину 8—10 метров. Мост облицован таким же гранитом розового тона, как и Москворецкий.

Вдоль Кремлевских стен тянется новая прекрасная Кремлевская набережная. Софийская набережная против Кремля между Москворецким и Каменным мостами будет застраиваться сравнительно невысокими шестиэтажными зданиями, которые бы не заслоняли вида на Кремль и Красную площадь со стороны Замоскворечья.

Большой Устьинский мост

Новый Устьинский мост построен около устья реки Яузы, у места ее впадения в Москва-реку.

Старый мост был построен здесь в 1883 году. Ширина проезжей части составляла 15 метров. По первоначальному плану предполагалось лишь поднять его, так же как был поднят в 1937 году Новоспасский. Однако, после подробного обследования было решено построить новый мост.

По условиям местности опоры моста сооружались в открытых котлованах без опускания кессонов. Глубокий котлован на правом берегу был заложен между двумя многоэтажными зданиями, которые давили с обеих сторон на грунт. Приходилось работать особенно осторожно и внимательно, тем более, что от грунтовых вод можно было ожидать всяких случайностей.

В котловане было пробито несколько сот скважин и грунт заморожен вплоть до пропитанных водою слоев.

Но даже созданная таким образом ледяная стена не смогла полностью изолировать плывуны. Однажды ночью сквозь щели в котлован хлынула мощная струя воды: плывуны прорвались. Стахановцы-землекопы кинулись на борьбу со стихией. Деревянными бабами забивали сваи, загораживали расщелину в стенке котлована, законопачивали мельчайшие щелки войлоком. Путь плывуну был прегражден, и вода больше не прорывалась. Ни один из домов не получил ни трещин, ни других повреждений.

Если грунтовые воды мешали строителям при разработке котлована, то использование воды для гидромеханизации намного ускорило выемку грунта. Земля размывалась напором водяной струи и удалялась с помощью той же воды. Таким путем разрабатывалось до 350 кубометров земли в сутки.

Монтаж конструкций большого и сложного моста, весом в 7 200 тонн и в 250 метров длиной, был начат 15 февраля 1938 года, а 14 апреля монтажники уложили последние плиты настила. Строительство Устьинского моста было осуществлено в рекордно короткие сроки.

В 1937 году на стройку моста пришла группа молодых землекопов. Во главе бригады стоял Абдулхай Файзрах-



Новый Большой Устьинский мост.

манов. После работы в котловане бригаду перебросили на другой ответственный участок — сооружение правобережной опоры. Здесь пришлось работать в тяжелых условиях. Котлованы затопляла вода, которую не останавливала даже замораживающая установка. Но бригада не снизила темпов и выполняла нормы на 250—300%.

На правобережном участке молодой инженер-комсомолец Овчинников в самые трудные дни, которые переживало строительство, осенью 1937 года, организовал комсомольско-молодежную смену. В январе 1938 года эта смена при плане в 670 кубометров бетона уложила 850 кубометров, при плане в 400 кубометров грунта вынула 1 100 кубометров.

В соревновании со сменой инженера Четверикова комсомольско-молодежная смена Овчинникова поставила непревзойденный до конца строительства рекорд, уложив 27 февраля 204 кубометра бетона в смену. В январе строительство моста получило переходящее красное знамя.

На монтаже металлического пролетного строения моста бригада клепальщиков Зароченко ставила на стыках арок ежедневно по 720—740 заклепок вместо 130, выполняя норму на 570%. Бригада клепальщиков Субботина 16 апреля 1938 года добилась мирового рекорда, поставив 1 262 заклепки за смену и выполнив норму на 970%.

Стахановское движение помогло закончить все работы в срок и к 1 мая 1938 года открыть движение по новому мосту.

Главный строительный материал Устьинского моста — металл. Он — основа архитектурного оформления этого моста, на котором камень лишь вкрапливается в металлические конструкции. На этом мосту металл использован значительно шире и разнообразнее, чем на остальных арочных мостах. Не только арки речного пролета, но и береговые пролеты, и плиты настила проезжей части, и архитектурная облицовка сделаны из металла.

Подпорные стенки по концам моста облицованы серым гранитом и вместе с гранитными парапетами представляют собой по замыслу архитектора своего рода каменную оправу для металлического моста.

По своему рисунку Большой Устьинский мост — наиболее легкий среди арочных мостов через Москва-реку. Этот мост обслуживает новую кольцевую линию трамвая «А», которая от Кропоткинских ворот будет проложена по новым мостам в Замоскворечье и оттуда через Устьинский мост возвратится на левый берег реки.

Длина нового моста — 478 метров. Ширина — 40 метров. Она позволяет ему пропускать до 8 тысяч автомашин и 8 тысяч пешеходов в час. Высота моста над уровнем воды около 14 метров.

На месте впадения Яузы в Москва-реку, на склоне Котельнической набережной, возводится грандиозный дворец с центральной круглой башней и высокой колоннадой — Институт мировой литературы имени Горького. Около дворца разбивается парк. К реке будет спускаться ряд террас, богато украшенных статуями.

На остальном протяжении сравнительно узкая полоса, отделяющая Котельническую и Гончарную набережные от магистрали, ведущей к автозаводу имени Сталина, застраивается жилыми и, частично, общественными зданиями.



Новый Большой Краснохолмский мост.

Перед арматурным цехом строительства Краснохолмского моста была поставлена ответственная и почетная задача: уложить арматуру берегового пролета левого берега за 15 дней. Эту сложную работу коллектив арматурного цеха выполнил с честью, и ему было присуждено переходящее красное знамя.

Стахановское движение выдвинуло замечательных мастеров: молодого бригадира-сборщика Майорова, собравшего 3 москворецких моста и мост через Волгу у Саратова, старых сборщиков Кошкарева, Ровкова и Лукашева, приехавших с южных металлургических заводов, опытного бригадира по домкратным работам Федорова, который является монтажником-универсалом, бригадира Сарычева.

Железобетонные опоры моста пришлось по геологическим условиям опустить на большую глубину — 33 метра. На обоих Краснохолмских мостах было уложено 102 тысячи кубометров бетона. Это — около трети бетона, уложенного на всех новых мостах.

За два месяца монтажники собрали огромные стальные конструкции, общим весом в 6 тысяч тонн. Сборка

мощных деталей арок производилась подлинно стахановскими темпами. До революции мостостроители не имели дела с частями мостов тяжелее 9—10 тонн, на Краснохолмском мосту детали в большинстве весили около 30 тонн каждая. Сборку моста осложняла небольшая площадка строительства и высоковольтная линия, проходящая по левому берегу. Все это не позволяло установить достаточного количества кранов. На Краснохолмском, как и на других новых мостах, клепальщики шли непосредственно вслед за монтажниками, что помогло выдержать установленные сроки, а испытания моста показали, что этот новый метод полностью себя оправдал.

Одновременно со строительством и монтажем моста началось выпрямление и расширение выходящих на новый мост городских магистралей. Улицы, ведущие к новому мосту, расширяются: Зацепский вал — на 15 метров, Таганка — до 90 метров; здесь будет выровнен крутой под'ем в гору и срезан полутораметровый слой земли.

С угла Садовнической улицы был передвинут в глубь двора большой жилой дом, на месте которого проходят эстакады и под'езды нового моста. Передвижка дома осложнялась тем, что в плане он имел форму буквы «Г» и разные его части надо было передвинуть на различное расстояние. Дом распилили пополам по углу и после этого домкратами сдвинули корпус с фундамента. Теперь дом стоит на новом фундаменте, в стороне от моста.

В апрельскую ночь 1938 года строители уже освободили металлический пролет нового моста от временных опор. 126 гидравлических домкратов сняли с деревянных подмостей пролет; семь мощных стальных арок, весящих вместе с плитой около 9 тысяч тонн, легли на устои. Река была перекрыта одним 160-метровым пролетом. Через несколько дней вереницы пятитонных грузовиков заполнили проезжую часть моста; все машины были доверху заполнены балластом: проверялась прочность нового моста. Мост отлично выдержал испытание. 25 апреля на мост в'ехал первый трамвай, а на воде уже стояла баржа, на которую должны были погрузить фермы старого моста, казавшегося таким убогим и нескладным рядом с новым.

Большой Краснохолмский мост был открыт за пять дней до срока. Весь монтаж стальных конструкций занял 60 дней. Обычно монтаж моста такого типа и веса длится около года.

С нынешним мостом старый не может итти ни в какое сравнение. Большой Краснохолмский мост, длиной в 725 метров, даже среди новых огромных мостов выглядит великаном. Речной его пролет имеет в длину 160 метров; по величине пролета он уступает лишь трем европейским городским мостам (в частности, мосту в Стокгольме, пролет 204 метра) и двум американским: мосту через Ниагару (пролет 187 метров) и мосту в Нью-Хемпшире (пролет 165 метров). Однако, по ширине все эти мосты уступают Большому Краснохолмскому, его ширина — 40 метров.

Два моста — Большой и Малый Краснохолмские — вместе со своими подходами образуют широкую и высоко поднятую над рекой магистраль, длиной свыше километра. Оба моста могли бы занять в длину весь Арбат, почти вдвое превосходя его по ширине (средняя ширина Арбата — 22,3 метра).

Материалом для конструкций служила сталь «ДС». Если бы на эти арки была употреблена не столь прочная мостостроительная сталь, пришлось бы устанавливать одиннадцать арок вместо семи. Из обычных сталей сделаны лишь второстепенные части арок. Арки, покоящиеся на опорах, связаны между собой распорками. Мощность их такова, что если из-под одной арки вытащить ее устои, то распорки в состоянии удержать арку на весу.

Длина береговых пролетов — 40 метров каждый. Подходы к мосту протянулись почти на полкилометра (413 метров), и у береговых пролетов они достигают высоты трехэтажного дома. Насыпи береговых пролетов переходят затем в открытые эстакады. Этим нарушается однообразие глухих стен, образуется свободная площадь под эстакадами, используемая под гаражи.

Пересечение реки под косым углом заставило соответствующим образом оформить весь мост. Так, например, кессонам (углублениям) на потолках береговых пролетов придана не квадратная, как обычно, но ромбовидная форма.

Береговые пролеты не имеют украшений и своими прямыми и простыми линиями как бы оттеняют и подчеркивают арочный силуэт речного пролета. Чугунные изделия (решетки, фонари) изготовлены каслинскими мастерами чугунного литья.

Малый Краснохолмский мост расположен на продолжении магистрали, проходящей через Большой Краснохолмский мост. Малый Краснохолмский мост пересекает водоотводный канал под углом в 9°. Мост железобетонный, балочный. Ширина его — 40 метров. Грузопод'емность моста полностью соответствует требованиям, пред'являемым к основным магистралям Москвы.

Условия судоходства по водоотводному каналу таковы, что высота моста над водой должна быть не менее 5 метров; в силу этого проезд по мосту оказался поднятым несколько выше прилегающих к нему проездов, что вызвало необходимость поднять уровень улиц до уровня нового моста.

Нижнему очертанию речного пролета придана форма арки.

Старый мост был металлическим, на каменных опорах, облицованных кирпичом. Он разделял реку на два пролета. Каждый пролет ни по высоте, ни по ширине не удовлетворял современным требованиям судоходства по каналу. Ширина же вновь построенного моста почти вдвое превышает ширину старого.

Краснохолмская набережная будет застраиваться исключительно жилыми домами. Работы уже начались. Строящийся здесь большой жилой дом обращен фасадом к реке и будет отделяться от набережной фруктовым парком, длиной в полкилометра. В центре парка раскинется пруд. В левом углу парка намечено построить большой кинотеатр.

Новоспасский мост, перекрывающий Москва-реку у Кожевнической набережной, построен в 1912 году. Как показали испытания, он оказался достаточно прочным, чтобы выдержать возросшую нагрузку. Однако, мост был расположен слишком низко над водой и под ним не могли пройти большие пароходы, курсирующие по каналу Москва — Волга. Было решено не строить здесь нового моста, а реконструировать старый, подняв его. По своей

ширине — 21 метр — этот мост уступает новым, но его расположение вдали от центра делает достаточной и эту ширину. Под'ем был произведен на высоту 2,7 метра. Вся операция длилась около двух месяцев.

Реконструированный Новоспасский мост предстояло сдать к двадцатой годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. Осенью 1937 года на строительстве широко развернулось социалистическое соревнование.

Стахановцы строительства во время под'емки моста показали, что полностью освоили сложную технику этого ответственного дела. Под'емка первой секции началась в 3 часа утра 28 сентября 1937 года.

В 9 часов утра правая сторона моста пришла в движение. В ночь на 1 октября эта секция была поднята первой.

Так же строго по графику, в очень короткие сроки были подняты остальные секции. В ночь на 21 октября началась под'емка последней, шестой, секции, которая 23 октября уже была поставлена на опоры.

Бригада стахановца Самсонова устанавливала 200 квадратных метров подвесных лесов в течение 8 часов вместо 12 часов по норме. Бригада слесаря Левкиевского успевала обслуживать обе смены строителей, не считаясь ни с временем, ни с трудностями работы: работать приходилось под мостом на лодках.

Поднятый мост оказался значительно выше прилегающих к нему набережных и улиц. Мост пересекает теперь набережные на вновь устроенных железобетонных пролетах. Длина моста с в'ездами увеличилась до 500 метров.

При реконструкции моста была заменена перильная решетка, архитектурно оформлены фонари-мачты и устроены для пешеходов лестничные сходы к набережным.

Крутицкая набережная за Новоспасским мостом будет застраиваться жилыми, главным образом семиэтажными домами. Более высокие дома будут строиться лишь на площади у Дворца культуры автозавода имени Сталина. у Новоспасского моста и в других узловых точках магистрали. Застройка не будет сплошной. В центре, между

кварталами, полукруглая площадь соединит набережную с магистралью, ведущей к автозаводу имени Сталина.

Большой зеленый массив и пруд у Новоспасского моста, двух'ярусный проезд с зеленым откосом и подпорными стенками, скульптуры, фонтан, большой сад у завода «Динамо» имени С. М. Кирова придадут Крутицкой набережной парковый характер.

От парка Дворца культуры автозавода имени Сталина будут спускаться к обрывистому берегу широкие террасы и грандиозная лестница. Аллеи, проходящие в разных уровнях, одна над другой, террасы с подпорными стенками, водяные каскады, низвергающиеся с большой высоты, создадут здесь одно из самых живописных мест Москвы.

Кожуховская набережная открывает в'езд в столицу с юга по Москва-реке. Это — южные речные ворота Москвы.

Со стороны города, перед в'ездом в Кожухово, планируется обширная площадь. Помимо уличных магистралей, к ней подойдет канал, соединяющийся с Измайловским парком культуры и отдыха имени Сталина. На площади будут построены большие жилые и общественные здания. На высоком берегу у Кожухова расположатся десятки крупных благоустроенных жилых домов.

Набережную пересечет висячий мост через Москва-реку, соединяющий Кожухово с новым юго-западным районом столицы. У моста набережная будет застраиваться зданиями не ниже 15 этажей.

На месте Сукина болота будет построена юго-восточная речная гавань — главный пункт приема грузов, идущих в Москву по москворецко-окской водной системе.

Порт расположится у пересечения Москва-реки с восточным обходным каналом. Москва-река в этом месте будет расширена в сторону Сукина болота и зальет его, образуя, таким образом, значительную, еще невиданную в Москве водную площадь в 60 гектаров, длиною в 1 200 метров. Причальная линия порта растянется по левому берегу реки и по устью Восточного канала на три с половиной километра.

Воды Москва-реки покроют не всю площадь бывшего Сукина болота. Триста гектаров будут осушены и отводятся для нужд порта. Строительство порта, используя не-

пригодную для других целей территорию, одновременно оздоровит местность. Близ порта будет построен речной канал. Направо от вокзала, на площади около 250 гектаров, в недалеком будущем возникнет новый парк.

Речные суда, прибывающие в Москву, сначала пройдут через большой шлюз у Перервинской плотины. Пассажиры увидят здесь водопад высотой в 5 метров. Перед поворотом к речному вокзалу покажется маяк и 120-метровая колонна, господствующая над большим бассейном.

Напротив автозавода имени Сталина, на правом берегу Москва-реки, лежит обширная Нагатинская пойма, площадью в 250 гектаров. Из Кожухова, с высокого левого берега Москва-реки, видны: шатровая башня церкви села Коломенское (древний памятник русского зодчества), окружающие село сады, извилины реки, замыкаемой Перервинской плотиной. Уже сейчас это одна из красивейших местностей.

Здесь создается парадная набережная. От поворота у Кожуховского моста до маяка южной гавани прокладывается аллея. Близ маяка разместится ресторан-кафе с террасами, открывающими вид на гавань, Перервинскую плотину, село Коломенское, Нагатино и Кожуховский мост.

Территория поймы превращается в большой благоустроенный парк.

Здесь предположено выстроить стадион на 75 тысяч человек и бассейн, площадью в 7 500 квадратных метров, с трибунами для зрителей, и разные спортивные площадки.

Здесь же будут водоемы, каналы для катания на лодках, пляжи, солярии и т. п. Старое русло Москва-реки, возможно, будет использовано для большого водного стадиона.

В парке будут построены зеленый театр, музыкальные эстрады, беседки. Берег реки вокруг парка оформляется террасами и скульптурой.

Нагатинским парком завершается грандиозная голубая магистраль Москва-реки.

ГЛАВА III

НОВАЯ ЯУЗА

ПЛАН реконструкции речного хозяйства столицы не ограничивается благоустройством Москва-реки. Благоустраивается и основной ее приток — Яуза.

Эта река в дореволюционной Москве была превращена в сточную канаву, пересекающую весь город. Расположенные вдоль реки заводы, фабрики, бани, красильни загрязняли Яузу сточными водами. Стоит напомнить, что по Яузе протекало вшестеро меньше воды, чем сточных жидкостей.

В 1935 году началась реконструкция Яузы и ее берегов. В прошлом узенькая, вонючая речушка, с берегами, заваленными мусором, Яуза преображается. Она расширяется до 25 метров.

Яуза обводняется за счет воды, подаваемой в нее из Химкинского водохранилища по речке Лихоборке. Количество воды, протекающей по Яузе, увеличивается в 5—6 раз. Глубина ее достигнет двух и больше метров. В ближайшие годы вдоль берегов будут проложены асфальтированные проезды в 25—30 метров шириной.

Претворяются в жизнь указания генерального плана об обводнении Яузы и превращении ее в чистую и полноводную городскую артерию. Эти работы уже развернулись полным ходом.

Для превращения Яузы в судоходную реку в трех километрах от ее устья, неподалеку от моста железной дороги имени Дзержинского, заканчивается строительство



Малый Устьинский мост (проект).

гидротехнического узла — шлюз и плотина. Несмотря на свои небольшие размеры, гидроузел будет оснащен совершенным оборудованием по типу гидроузлов канала Москва—Волга. На плотине монтируется 20-метровый металлический затвор новейшей конструкции. Под воду опускаются верхние плоские ворота шлюза. Ворота нижней головы — двухстворчатые. Одного нажима кнопки на пульте будет достаточно для того, чтобы привести в движение затворы плотины и шлюза. Баржа или катер будут проходить шлюз за 12—13 минут.

Вблизи шлюза Яуза потечет по новому руслу, протяжением около километра. Новое русло начинается возле устья Чечоры — одного из притоков Яузы — и вливается в старое русло у Сыромятнического моста.

Плотина поднимает уровень Яузы за шлюзом на четыре метра выше уровня Москва-реки. Чтобы предупредить возможные разливы притоков Яузы — речек Чечоры и Черногрязки, — сооружается подземный канал, отводящий эти речки. Одна из стенок канала одновременно представляет собой железобетонную стенку набережной Яузы. По окончании гидротехнических работ катеры и речные трамваи пойдут по Яузе от завода «Красный богатырь» до Ленинских гор. Свыше 100 предприятий, расположенных по берегам Яузы, смогут доставлять водным путем нужные им грузы. Управление шлюзами будет расположено в трехэтажных башнях.

Через Яузу перекинуто сейчас 17 городских мостов. За исключением одного — Высокояузского моста, — все

остальные не отвечают требованиям городского движения и судоходства. Но и Высокояузский, расположенный по линии Садового кольца, находится в котловине, а своими насыпями пересекает набережные.

Через Яузу будет перекинут ряд новых мостов. Все новые яузские мосты будут перекрывать реку одним 25-метровым пролетом. Как и мосты, построенные на водоотводном канале, мосты через Яузу (кроме Электрозаводского и Лефортовского) опустятся на берега на одном уровне с набережными. Только пешеходное движение будет происходить под мостами, и пешеходу не придется встречаться с движением, идущим с мостов, не придется подниматься на мосты для прохода к набережным. Все проектируемые яузские мосты — железобетонные, Малый Устьинский — стальной.

Законченный строительством Малый Устьинский мост перекрывает устье Яузы при впадении ее в Москва-реку. Несмотря на свои малые размеры, он имеет довольно сложную конструкцию в форме трапеции. Это вызвано тем, что мост перекинут над расширяющимся устьем Яузы и не должен задевать находящихся здесь сооружений. Мост представляет собой стальную раму, опоры его покоятся на кессонном основании. Просвет под мостом — 5 метров над уровнем воды.

Малый Устьинский мост—ворота в Яузу. На набережных у моста намечены выступы, на которых будут установлены мачты-фонари на каменных пьедесталах.

По мосту идет чугунная решетка, которая опирается на чугунный карниз. Набережные и защитная стенка над мостом облицовываются светлосерым гранитом.

Астаховский (в прошлом Яузский) мост — у Интернациональной улицы — впервые был воздвигнут в 1805 году, а нынешний металлический мост был построен на старых опорах в 1876 году. Этот мост будет заменен новым, шириной в 36 метров.

Выше по реке будут построены мосты — Костомаровский (между Костомаровским и Крутоярским переулками) и пешеходный Таможенный — около Сыромятнического переулка. Это — легкий арочный железобетонный мост, по своему виду напоминающий лестницу, перекинутую через реку. Лефортовский мост (бывший Дворцовый),



Таможенный пешеходный мост через Яузу (проект).

соединяющий улицу Радио и Красноказарменную, будет расширен с 15,5 до 23 метров и удлинен. Будет построен новый Госпитальный мост (между Госпитальными переулками). Это — арочный железобетонный мост, перекрывающий не только Яузу, но и тротуары набережных.

Между Бакунинской и Электрозаводской улицами будет построен Электрозаводский (Рубцовский) мост, пересекающийся с набережными на разных уровнях. Длина его вместе с подходами — около 230 метров. Оригинальную конструкцию будет иметь Матросский мост у Стромынки и Преображенки. Этот мост будет представлять собой железобетонную раму небольшой толщины. Мост будет косым, он пересечет реку под углом.

Эти мосты через Яузу будут построены в первую очередь, заменив собой нынешние, устарелые конструкции. Во вторую очередь намечается строительство мостов у Пролетарской заставы, Салтыковского, Богатырского, мостов через Копытовку и Хапиловку на новом парковом кольце.

Берега Яузы на протяжении четырех километров уже одеваются железобетонной набережной, выложенной око-

ло устья серым гранитом. Над стенками устанавливаются чугунные тумбы с узорчатыми решетками.

Резкие повороты Яузы выравниваются в плавные закругления, удобные для поворота судов. Вследствие меньшей ширины реки, на ее берегах будут вертикальные стенки, а не косые, как на Москва-реке. Гранитные выпуклые карнизы и узорчатые чугунные решетки дополняют новый облик реки.

Для спусков к реке сооружаются десять гранитных сходов-причалов. Каждый из них имеет свой, отличный от других, рисунок. Сходы располагаются вдоль реки в шахматном порядке, на расстоянии около километра друг от друга. Они оформляются фонарями-маяками, гранитными беседками, отделываются светлым и темносерым гранитом.

Так переделывается река, которая в старой Москве из Яузы стала «Язвой». Уже в навигацию 1939 года москвичи смогут обновить водный путь в Сокольники, Пушкинское, Лефортово. После многовекового перерыва суда опять войдут в ту реку, на которой Петр I брал уроки судоходства и где он положил начало русскому военно-морскому флоту.

ГЛАВА IV

НА ОЧЕРЕДИ — НОВЫЕ ГРАНДИОЗНЫЕ РАБОТЫ

ПЕРВЫЕ новые мосты воздвигнуты. Коллектив строителей раз'ехался по другим стройкам. Напряженная и ответственная работа по проектировке и строительству новых мостов была прекрасной школой для тысяч людей.

Многие из них приходили на строительство, не имея никакой квалификации, и уходили, обогащенные знанием избранной ими специальности, становясь мастерами социалистического труда.

Вся страна с неослабным вниманием и заботой следила за небывалым, по своему размаху, строительством. Мосты, воздвигнутые в два года, строились на века. Проекты, смелые дерзания передовых советских инженеров и зодчих получили свое реальное воплощение в огромных и добротных сооружениях.

Воплощена в жизнь мысль товарища Сталина о благоустройстве Москва-реки.

Советское правительство и лично товарищ Молотов уделяли большое внимание строительству. Перед Наркомтяжпромом и организациями, занятыми производством конструкций и монтажем москворецких мостов, была поставлена ответственная задача — открыть к 1 мая 1938 года движение по новым мостам. По прежним обычным нормам такое строительство удалось бы завершить не

раньше осени 1938 года. Стахановским движением были обеспечены новые рекордные сроки.

На призыв партии и правительства стахановцы-мостовики ответили делом.

Строители мостов опрокидывали установленные нормы, показывали образцы высокой производительности труда.

Работа на мостах была не из легких. На сравнительно небольших строительных площадках работали тысячи людей, одновременно велось по нескольку различных работ. Все это требовало продуманной организации, своевременной подачи многометровых стальных конструкций и подсобных материалов. На монтаже арок, на сборке кранов, а тем более на сборке цепей и пилонов Крымского моста верхолазам и клепальщикам приходилось работать на высоте 6—7-этажного дома. Стройка не затихала ни днем, ни ночью. Круглые сутки на берегах слышалась пулеметная трескотня молотков, лязгание вагонеток и стук копров. Строители торопились выполнить сталинское задание.

И мосты были сданы в небывало короткие сроки. Стахановцы сборки и клепки, мастера земляных и плотничных работ еще раз показали, на что способны большевики, партийные и непартийные.

Образцовую работу показывали монтажники, которым пришлось уложить и смонтировать огромные массы металла. День ото дня монтажники повышали темпы сборки. Весь монтаж стальных мостовых конструкций общим весом в 28 тысяч тонн занял 6 месяцев. За первые два месяца было смонтировано 3 500 тонн, в следующие четыре месяца — 24 500 тонн. На Крымском мосту стахановцы-монтажники опрокинули все нормы крановой сборки, давая до 500 тонн в сутки вместо обычных 100 тонн.

Не отставали и клепальщики, которые двигались по пятам сборки, «сшивая» металлические части мостов. Из 75 бригад клепальщиков Крымского моста 41 бригада давала по три нормы. На Устьинском мосту на этом же уровне держались 30 бригад из 43. Передовые бригады клепальщиков не удовлетворялись и этим. При норме в 130 заклепок они давали до 1 тысячи и больше. Бригады Хаджикова и Субботина давали по 1 250 заклепок,

бригада Зороченко — 800 заклепок, бригада Потапенко — 650 заклепок.

Советские инженеры, техники, производители работ возглавляли инициативу стахановцев, подхватывали их начинания, создавали условия, обеспечивающие высокую производительность труда.

Почти половину всех работавших на мостах составляла молодежь — юноши и девушки нашей страны, инициаторы многих передовых начинаний, застрельщики социалистического соревнования и стахановского движения. Молодые передовики строительства шли на отстающие участки, создавали крепкие производственные коллективы, увлекали своим примером остальных строителей.

По инициативе ленинско-сталинского комсомола строительство Малого Каменного моста было превращено в комсомольское. Три четверти строителей этого моста составляла молодежь. Молодые энтузиасты работали с огромным воодушевлением, стремясь сдать свой мост точно в срок.

На трудных и ответственных работах по опусканию кессонов молодежь была также впереди. Комсомольские кессоны Москворецкого моста были опущены на 13 дней раньше срока. Молодежные бригады Большого Краснохолмского моста, работая на большой глубине и при высоком давлении в кессонах, выполняли свыше двух норм.

Новые мосты уже вошли в городской обиход столицы. На очереди — новые грандиозные работы, намеченные генеральным планом. В период третьей пятилетки предполагается проектировка 38 и строительство 13 мостов через Москва-реку, Яузу и Хапиловку и 44 путепроводов над железными и шоссейными дорогами. Мосты соединят новые уличные магистрали и шоссе, заменят обветшавшие мосты и путепроводы дореволюционной стройки, придут на смену тем из старых мостов, которым не под силу принять огромные транспортные и людские потоки.

В первую очередь идет разведка и проектировка новых мостов, намеченных к строительству через Москва-реку, по трассам кольцевых и радиальных магистралей. В течение 1938—1939 годов будут составлены проекты:

Трехгорного моста, соединяющего Красную Пресню с Дорогомиловым и Филями; Титовского — ниже Нескучного сада; Даниловского — на месте нынешнего деревянного; моста у Новоарбатской площади, пересекающего реку вверх по течению от нынешнего моста метро; Симоновского — между Пролетарским и Кировским районами. Существующий Бородинский мост будет поднят на более высокие опоры и спустится над набережными на пристроенных к нему эстакадах. Строительство этих мостов намечено на 1940—1942 годы.

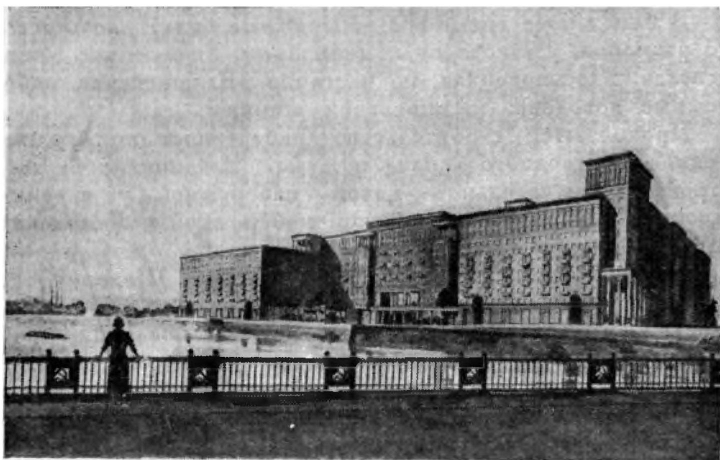
В плане дальнейших работ стоят мосты: Большой и Малый Соймоновские, пересекающие Москва-реку и водоотводный канал у его «стрелки», напротив Дворца Советов (1942—1943 годы); по идущей от Дворца Советов огромной магистрали намечен мост, который свяжет Лужники с Ленинскими горами и новым юго-западным районом столицы (1942—1943 годы); Кожуховским мостом проектируется связать жилые районы Кожухова (вблизи автозавода имени Сталина) с водным парком и гаванью в Нагатине.

Будут также разработаны предварительные проекты городских мостов — Краснопресненского, Потылихинского, Нескучного. Начинается разведка и работа над проектами новых замечательных мостов Трехгорного и Симоновского, которые лягут над рекой на севере и юге столицы.

В мостостроительном плане третьей пятилетки строительство путепроводов займет видное место. Во многих пригородах городские магистрали пересекают железнодорожные пути, причем в некоторых местах пересечения происходят на одном уровне.

При значительно возросшем движении все пересечения должны быть осуществлены на разных уровнях. Это обеспечит безопасность движения, ликвидирует «пробки». Будет построен ряд путепроводов над железнодорожными путями в местах пересечения их с городскими магистралями и шоссе (Ярославским, Волоколамским, Ленинградским, Останкинским и др.).

К XXI годовщине Великой Октябрьской социалистической революции было открыто движение на двух благоустроенных городских магистралях, проходящих по на-



Краснопресненская набережная (проект).

бережным. При прокладке этих магистралей, общим протяжением около 11 километров, заасфальтирована площадь в 130 тысяч квадратных метров.

Первая магистраль ведет от Кремля к Новоспасскому мосту и проходит от Кремлевской набережной под береговую эстакаду нового Москворецкого моста и далее — по Москворецкой набережной мимо Малого Устьинского моста, по Котельнической и Гончарной набережным, под высокой эстакадой Большого Краснохолмского моста и по Краснохолмской набережной. Длина ее — 4 километра.

Вторая магистраль от Малого Каменного моста ведет по правому берегу водоотводного канала. Отсюда она идет по Кадашевской, Овчинниковской, Озерковской набережным канала и затем переходит на набережные Москва-реки — Шлюзовую и Кожевническую. Пройдя под береговой эстакадой Новоспасского моста, магистраль вливается в Дербеневскую и Павелецкую набережные. Ее протяжение — около 7 километров.

Новые проезды по этим набережным разгрузят основные магистрали, ведущие из центра города к Ленинской слободе и Котлам.

В ближайшее время все набережные будут расширены до размеров, установленных генпланом. Уже сейчас Кремлевская, Москворецкая и, частично, Кадашевская набережные доведены до проектной ширины.

Продолжится строительство набережных по берегам реки, водоотводного канала и Яузы. Заканчивается постройка замечательной новой набережной у стройки Дворца Советов и двух'ярусной набережной у Ленинских гор. В ближайшие два года будут сплошь одеты гранитом берега реки на всем их протяжении от Шелепихи до моста Окружной железной дороги у автозавода имени Сталина. К этому времени будут выложены последние плиты 92 километров гранитных берегов московских рек. Будет открыто сквозное движение по прибрежному проспекту, соединяющему центр города с Таганкой, с Ленинской слободой, с юго-западным районом.

Москва и омывающие ее реки меняют свой вековой облик.

Много лет назад величайший русский поэт А. С. Пушкин, описывая путешествие по России, говорил:

«Теперь у нас дороги плохи,
Мосты забытые гниют,...»

О новых благоустроенных дорогах и мостах Пушкин говорил, как о чем-то чрезвычайно отдаленном:

«Когда благому просвещенью
Отдвинем более границ,
Современем (по расчисленью
Философических таблиц,
Лет чрез пятьсот) дороги верно
У нас изменятся безмерно:
Шоссе Россию здесь и тут,
Соединив, пересекут.
Мосты чугунные чрез воды
Шагнут широкою дугой,
Раздвинем воды, под водой
Пророем дерзостные своды».

Это время пришло на четыре века раньше, чем полагал поэт. Асфальт и гудрон одели улицы и шоссе. Стальные мосты шагнули через воды.

Каналами и шлюзами раздвинуты воды, а под водой щиты строителей метро прорыли дерзостные своды для тоннелей изумительной московской подземки.

Столица Страны Советов год за годом обогащается новыми прекрасными сооружениями — детищами советской техники и советского зодчества. Москва-река и Яуза превращаются в многокилометровые водные проспекты, великолепные магистрали новой Москвы.

СОДЕРЖАНИЕ